1897

MÉMOIRE

DE LA

CHAMBRE DE COMMERCE

DU DISTRICT DE MONTRÉAL

A Son Excellence le Gouverneur-Général

EN CONSEIL

— SUR —

LE CHEMIN DE FER DE LA RIVE SUD

1897

MEMOIRE

DE LA

CHAMBRE DE COMMERCE

DU DISTRICT DE MONTRÉAL

A Son Excellence le Gouverneur-Général

EN CONSEIL

— SUR —

LE CHEMIN DE FER DE LA RIVE SUD

A SON EXCELLENCE

Le Gouverneur-Général du Canada

EN CONSEIL.

La Chambre de Commerce du District de Montréal, par l'entremise du soussigné, dûment autorisé aux fins des présentes, vous soumet respectueusement les faits et documents, notés d'autre part.

D. PARIZEAU, M. P. P.,

Pres. Comité, Chemin de Fer Rive Sud.

CONVENTION DE NICOLET

LE 24 OCTOBRE 1889.

LE CHEMIN DE FER DE LA RIVE SUD.

Le Conseil de la Chambre de Commerce ayant été saisi à diverses reprises de plaintes sur l'insuffisance des communications, surtout en hiver, entre les paroisses de la rive sud du St-Laurent, de Montréal à Lévis, avec les grands centres commerciaux, a cru devoir rechercher les meilleurs moyens de mettre fin à ces plaintes.

Un comité de cette Chambre fut nommé à cette fin, et le résultat de ses démarches et de sa correspondance fut la convocation, à Nicolet, d'une convention des délégués des paroisses intéressées. La réunion eut lieu le 26 octobre à 2 heures p. m. dans la salle du Conseil de Ville de Nicolet.

A l'ouverture des procédés, la présidence fut offerte à M. Geo. Ball, maire de Nicolet ; mais il déclina l'honneur et proposa l'honorable F. X. O. Méthot, C. L. ; proposition qui fut unanimement acceptée. L'honorable M. Méthot invita ensuite la convention à nommer ses secrétaires, le choix des délégués tomba sur M. E. Tremblay, greffier de la ville de Nicolet, A. M. Archambault, N. P., de St-Antoine de Verchères, et S. Côté, secrétaire de cette Chambre.

Le président lut ensuite une lettre de Sa Grandeur Mgr Gravel, évêque de Nicolet, souhaitant tout le succès possible à la convention et exprimant l'espoir que ses démarches auraient entre autres pour effet, en aidant à développer cette partie du pays au moyen de chemins de fer, de retenir chez eux les nombreux Canadiens qui sont tentés d'aller gagner aux Etats-Unis une vie qu'ils pourraient tout aussi bien gagner ici.

Une lettre de M. L. H. Massue, de Varennes, ancien député, concourant pleinement dans l'objet de la convention, fut aussi déposée sur la table.

Aprés ces préliminaires, l'Hon. président expliqua en peu de mots le but de la réunion et exprima l'espoir que les délégués présents donneraient leur approbation aux démarches de la Chambre de Commerce du district de Montréal, puis il invita les représentants de cette institution à faire part de leurs vues à l'assemblée.

REMARQUES DES DÉLÉGUÉS.

M. D. Parizeau, un des membres du Conseil, déclara que depuis nombre d'années, on se préoccupait de la nécessité d'une voie ferrée qui mettrait en communication facile les paroisses de la rive Sud du St-Laurent, entre Lévis et Montréal. Comme tout le monde le reconnaît, ces paroisses sont dans une position désavantageuse, comparée avec celle des autres paroisses du pays, bien qu'elles appartiennent à une des plus riches parties de la province de Québec. Les comtés et les paroisses de cette région avaient fourni leur pleine quote-part aux charges publiques encourues pour la construction de chemins de fer, à droite et à gauche, et il était grandement temps qu'elles songeassent à leurs intérêts immédiats. En été, leurs communications par eau avec les grands centres d'affaires étaient assez convenables ; malheureusement, durant la saison d'hiver, faute de voies ferrées, elles se trouvent dans l'impossibilité d'écouler avantageusement leurs produits agricoles.

Il y a, entre Lévis et Montréal, sur la rive Sud du St-Laurent, une population active d'au-delà 65,000 âmes, produisant en moyenne, annuellement, une valeur exportable de près de $3,800,000. En tenant compte de la consommation on peut raisonnablement dire que le chiffre d'importation atteint presque celui de l'exportation, ce qui fait un chiffre de traffic annuel d'au-delà de sept millions de piastres, suffisant pour rendre profitable un chemin de fer qui y passerait. Le défaut de communication cause une perte considérable non-seulement au district intéressé, mais au pays tout entier. Un chemin de fer entre Montréal et Lévis par la rive Sud était destiné dans l'avenir à servir de ligne courte vers un port de mer sur le golfe St-Laurent. En outre, une pareille ligne équilibrerait les taux de fret entre Montréal et les provinces maritimes et finirait ainsi par faire disparaitre graduellement les déficits de l'administration de l'Intercolonial. La construction du chemin projeté mettrait fin à l'existence de tarifs différentiels qui sont un inconvénient au commerce.

Ce qu'a fait la Chambre de Commerce était pour l'avantage mutuel

de Montréal et des localités intéressées ; cette institution a tout simplement voulu provoquer une expression de l'opinion publique sur l'utilité pour le gouvernement fédéral de prêter son concours à la construction d'un chemin de fer comme celui dont il est aujourd'hui question. Cependant le rôle de la Chambre de Commerce dans cette affaire finit au moment où commence les délibérations de cette convention, et il appartient aux délégués de dire si l'on doit faire connaître à Ottawa l'état de l'opinion sur ce point.

Le secrétaire de la Chambre ayant placé devant le président tous les renseignements recueillis par la Chambre de Commerce, M. C. Rinfret, député de Lotbinière, se leva et dit " que déjà il avait attiré l'attention du gouvernement fédéral sur la nécessité de communications plus convenables entre les localités de la rive sud et l'avait prié d'en faire un des objets de sa politique générale de chemins de fer. Il voyait avec beaucoup de plaisir les démarches de la Chambre de Commerce du district de Montréal sur cette question et, après examen, il trouvait que ce qu'elle avait fait était d'un caractère tellement pratique et en même temps tellement avantageux pour la région intéressée, qu'il croyait de son devoir de proposer l'adoption du projet de résolution présentement sur la table."

M. Boisvert, député de Nicolet, approuva complètement les observations de l'hon. député de Lotbinière et appuya sa proposition.

M. L. J. Cartier, délégué de la paroisse de St-Antoine de Verchères, se leva pour proposer un amendement. Il déclara " que lui et ses co-délégués n'étaient pas venus à Nicolet avec l'intention de créer des embarras à la solution d'une question qu'ils avaient à cœur tout autant que les autres délégués ; cependant ils étaient d'opinion que, vu que dans les considérants du projet de résolution, il était mentionné que le chemin projeté absorberait le chemin de Montréal et Sorel, et vu aussi que les paroisses de St-Denis, de St-Antoine, de Ste-Julie, de St-Ours, avaient déjà fait des sacrifices pour obtenir des communications par chemin de fer, la route proposée devrait passer sur le territoire de ces paroisses qui mériteraient d'être favorisées tout autant que la région avoisinant la ville de Sorel, il proposa que les mots suivants fussent ajoutés au projet de résolution :—

" Que le choix du tracé du chemin soit laissé au gouvernement fédéral."

M. Rinfret répondit à M. Cartier, que le but de la convention actuelle était de recueillir une expression d'opinion influente sur la

nécessité de la route proposée et qu'il était inutile de mentionner quoi que ce soit au sujet d'un tracé quelconque. Si le gouvernement juge à propos de prendre à sa charge le chemin projeté, il sera toujours temps pour les localités intéressées d'obtenir un tracé suivant leurs désirs. Dans le moment, l'amendement proposé ne servirait pas les vues de la convention, mais pourrait plutôt être préjudiciable au but que l'on veut atteindre.

M. J. Roy, de Lévis, endossa les observations de M. Rinfret, et l'honorable sénateur Guévremont parla dans le même sens.

Alors, M. Cartier déclara " qu'il désirait être bien compris : que lui et ses collègues étaient venus à cette convention avec le sentiment bien défini de leur devoir envers la province et envers les paroisses qu'ils représentaient ; mais en même temps, il ne voulait pas mettre d'entraves à l'entreprise projetée. Il voulait aussi démontrer que les citoyens des rives du Richelieu avaient les yeux ouverts sur leurs propres intérêts. Ils avaient pensé que le projet de résolution sur la table, suggérait jusqu'à un certain point un tracé particulier. Ce qu'il ne pouvait admettre. Cependant, il acceptait comme juste le sens donné à ce projet de résolution par M. Rinfret et, avec l'assentiment de ses collègues, il était disposé à retirer son amendement." Cette dernière parole fut couverte d'applaudissements réitérés.

M. Lussier, député de Verchères, approuva l'ensemble des résolutions, mais se réserva de voir ultérieurement en temps et lieu, à ce que les droits des paroisses intéressées de son comté fussent amplement protégés.

L'honorable président de la convention mit alors aux voix les résolutions qui apparaissent au mémoire suivant qui fut adressé en novembre au gouverneur-général en conseil.

A SON EXCELLENCE

Le Très Honorable Lord Stanley de Preston

Gouverneur-Général du Canada

EN CONSEIL

Les soussignés, spécialement autorisés, ont l'honneur d'exposer humblement :

Que, à diverses époques les hommes d'affaires et généralement les citoyens habitant cette partie du territoire de la Province de Québec qui borde immédiatement la rive sud du fleuve St-Laurent, depuis la paroisse de Longueuil, dans le comté de Chambly inclusivement, jusqu'à la ville de Lévis, depuis nombre d'années se plaignent de l'insuffisance de communications par voie ferrée entre les diverses localités importantes qu'ils habitent et les grands centres commerciaux et industriels du Canada.

Que la Chambre de Commerce du District de Montréal a constaté par elle-même le bien-fondé de ces plaintes.

Que, à une assemblée du Conseil de la dite Chambre, tenue le 9 février dernier (1889), la résolution suivante a été unanimement adoptée :

" Attendu que la cessation des opérations du chemin de fer " Montréal et Sorel " cause un préjudice considérable aux comtés de la rive sud du St-Laurent, ainsi qu'au traffic entre ces comtés et la ville de Montréal, et,

" Attendu que ce chemin de fer est une portion d'une ligne projetée qui a pour objet de relier Montréal directement avec toute cette partie de la province de Québec qui s'étend sur la rive droite du St-Laurent depuis Montréal jusqu'à la ligne du chemin de fer Intercolonial ;

" Résolu que cette Chambre prie l'honorable Ministre des chemins de fer et canaux de bien vouloir proposer au parlement fédéral que le chemin de fer " Montréal et Sorel " et cette partie de la même ligne

projetée jusqu'à Lévis, soient complétés par le gouvernement fédéral comme continuation du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal comme tête de ligne."

Qu'une copie de la résolution précédente à été transmise le 11 février dernier à l'honorable ministre des chemins de fer à Ottawa ;

Que, subséquemment, le 13 avril, un comité spécial a été nommé par cette Chambre de Commerce du District de Montréal pour s'enquérir de l'état de l'opinion publique sur la nécessité de prolonger le chemin de fer Intercolonial depuis la ville de Lévis jusqu'à la Cité de Montréal, par la rive sud du fleuve St-Laurent ;

Que ce Comité s'est activement mis à l'œuvre depuis, afin de recueillir des informations utiles sur le projet de chemin de fer en question.

Que l'une des premières démarches du dit comité a été d'adresser à divers personnages considérables et à tous les Conseils municipaux des comtés et paroisses de la région sus-mentionnée la série de questions suivantes, vers le premier juin dernier :

QUESTIONS.

1. (*a*) Existe-il un chemin de fer qui traverse votre paroisse ?
   (*b*) Son nom ?
   (*c*) L'époque de sa construction ?
   (*d*) Le nom des exploitants actuels ?
   (*e*) Les griefs contre eux, s'il y en a ?
   (*f*) Vos communications ordinaires avec les marchés de Montréal et de Québec ?
2. (*a*) Quelle est la population de votre paroisse et celle des paroisses avoisinantes ?
   (*b*) Quels bénéfices retirerait-elle d'un chemin de fer ? (détaillez autant que possible.) —
   (*c*) Quelle est, approximativement, la valeur (*en chiffres s. v. p.*) des produits agricoles qui peuvent être exportés chaque année, de même que celle du bois, etc. ?
   (*d*) Quelles industries peuvent y être exploitées avec avantages, en y ayant un chemin de fer ?
3. (*a*) Quelles sont, dans votre localité, les difficultés à surmonter sous forme de rivières, montagnes, collines, coulées, etc. ?
   (*b*) Le terrain est il solide ou non, sablonneux, argileux, etc. ?

4\. (*a*) Pouvez-vous faire adopter par votre conseil municipal, des résolutions favorables à la construction d'un chemin de fer qui serait le PROLONGEMENT DE "L'INTERCOLONIAL" jusqu'à un point vis-à-vis Montréal ?

(*b*) Quand pourriez-vous faire adopter ces résolutions ?

5\. (*a*) L'opinion publique dans votre localité, est-elle favorable à ce projet ?

(*b*) Quelles sont les objections s'il y en a ?

6\. Quelles suggestions nouvelles pourriez-vous faire au sujet de ce projet et qui ne seraient pas provoquées par les questions qui précèdent ?

Qu'il apparaît par l'ensemble de toutes les réponses qui ont été faites aux questions précédentes : 1° qu'il existe déjà un chemin de fer, celui de Montréal à Sorel ; 2° que cette voie ferrée est dans une situation précaire et qu'elle n'est pas administrée de façon à donner la satisfaction et les avantages qu'on en espérait ; 3° que déjà il existe des commencements de travaux d'une nouvelle voie qui s'étendrait depuis la région de Sorel jusqu'à Lévis, mais que ces travaux semblent ne pas devoir aboutir à un résultat pratique ; 4° que la population productive des paroisses de la rive droite du St-Laurent entre Laprairie et Lévis atteint le chiffre de près de 70,000 âmes ; 5° que la production exportable annuellement des dites paroisses et des paroisses immédiatement voisine est d'environ $3,800,000 ; 6° que plusieurs industries importantes y seraient en exploitation et que l'agriculture s'y développerait davantage, si elles étaient favorisées d'un chemin de fer ; 7° Que le territoire d'un chemin qui relierait entre elles les dites paroisses, ne présente aucune difficulté sérieuse de construction ; 8° enfin, que toute la population de la région de la rive sud du St-Laurent entre Longueuil et Lévis est parfaitement unanime à demander la construction de la ligne projetée.

Que la Chambre de Commerce du District de Montréal, après un examen de la question à la suite des données qu'elle s'était ainsi procurées au préalable, a préparé un projet de résolution qu'elle a communiqué aux principaux personnages des paroisses des villes et villages, ainsi qu'aux membres des parlements d'Ottawa et de Québec, en les invitant en même temps à se rendre à Nicolet, comme étant l'endroit le plus convenable, le 26 Octobre 1889, pour y discuter le dit projet de résolution :

DÉLÉGUÉS A NICOLET.

Que de fait, le 26 octobre 1889, à Nicolet, les personnes suivantes se sont réunies dans la salle de l'Hôtel-de-Ville sous la présidence de l'honorable F. X. O. Méthot, Conseiller-législatif à savoir : Les conseillers Brissette et Lalonde de la ville de Longueuil, M. le conseiller Bénard, de Boucherville, les maires de St-Antoine, comté de Verchères, de St-Denis, comté de St-Hyacinthe, de St-Thomas de Pierreville, de Nicolet, de Gentilly, de St-Pierre les Becquets, de St-Jean-Baptiste de Nicolet ; M. Beaulieu, maire de la ville de Lévis, accompagné des conseillers Couture et Fortin et de M. Joseph Roy, M. Michaud, président de la Chambre de Commerce de Lévis accompagné de M. Lemieux, le secrétaire de cette chambre ; M. L. J. Cartier de St-Antoine accompagné de MM. A. M. Archambault, de St-Antoine ; M. V. Gareau et J.-B. Crevier, de St-Denis ; M. Marchessault et M. Coderre, de St-Ours ; M. D. L. Tourigny, N. P., de Gentilly ; W. Delisle et J. L. Belcourt, de la Baie du Febvre ; MM. Dr. Lacerte, C. Darveau, P. Robitaille, J.A. Dumontet, J. Paradis. P.J. Montreuil, J.T. Garneau, A. Lambert, E. Dupré, de la ville de Lévis, et Archambault de St-Pierre les Becquets.

Les autres personnes présentes étaient les honorables F. X. O. Méthot, C L. ; J. A. Dorion, C. L. ; J. B. Guévremont, Sénateur ; A. Rocheleau, M. P. P., Chambly ; E. H. Laliberté, M. P. P. Lotbinière ; Lussier, M. P. P., Verchères ; V. Gladu, M. P. P., Yamaska ; Boisvert ; M. P. P., Nicolet ; Cardin, M. P. P., Richelieu ; C. Rinfret, M. P., Lotbinière ; F. Vanasse, M. P., Yamaska ; L. H. Massue, M. P., Richelieu ; et MM. E. Houde, maire de St-Célestin, ; J. Richard, maire de St-Grégoire ; L. Massé, maire de Bécancour ; M. Gaumont, maire de St-Jean Deschaillons ; L. Girard, maire de Ste-Perpétue et M. Trudel, maire de Larochelle.

La chambre de commerce du district de Montréal était représentée par MM. D. Parizeau, F. D. Shallow, J. Contant et Charles Bossé, membres de son Conseil, et S. Coté, secrétaire ; tous munis de pouvoirs spéciaux.

En outre, les citoyens de la ville de Lévis étaient représentés par vingt-trois délégués spéciaux.

La convention étant organisée comme susdit et la délibération ayant eu lieu suivant les formes ordinaires, la résolution qui suit fut unanimement adoptée par les délégués présents : —

RÉSOLUTION.

1. Considérant que les paroisses échelonnées sur la Rive Sud du fleuve St-Laurent, depuis la paroisse de Laprairie jusqu'à la ville de Lévis et les paroisses avoisinant les susdites paroisses, mais plus particulièrement celles existant sur le territoire entre Lévis et Sorel, sont privées des avantages d'une voie ferrée qui les mettrait en communication directe, rapide et ininterrompue avec Montréal et son grand réseau à l'Ouest et avec les provinces maritimes par voie du chemin de fer Intercolonial à l'Est ;

2. Considérant que le succès définitif du chemin de fer de Montréal à Sorel, pour une partie des dites paroisses, et celui des autres lignes à l'état de projet ou en voie partielle d'exécution inspire des doutes sérieux ;

3. Considérant que le chemin de fer Intercolonial ne couvre pas ses dépenses parceque à un point vers Lévis, son trafic est absorbé par une ligne qui contrôle les tarifs de fret et de passagers depuis Halifax jusqu'à Montréal : à savoir la ligne du Grand Tronc ;

4. Considérant qu'un chemin de fer qui, prenant le terminus présent du chemin de fer Intercolonial à Lévis, atteindrait Montréal en passant par les dites paroisses de la rive sud et absorberait le chemin de fer de Montréal et Sorel, et les autres lignes projetées ou en voie de construction partielle, pourrait se soutenir par son trafic local, attendu que les paroisses en question renferment une population d'audelà de 60,000 âmes produisant une valeur annuelle exportable d'environ $3,7000,00 annuellement ;

5. Considérant qu'un pareil chemin de fer contribuerait, en formant une communication uniforme comme *Trunk line* entre Montréal et les provinces maritimes, à développer davantage le riche pays sur son parcours, tout en dégageant le chemin de fer Intercolonial d'un contrôle qui est une charge réelle au trésor fédéral ;

6. Considérant que le chemin de fer Intercolonial a été projeté et construit, à l'origine, dans le but de relier entre elles toutes les provinces de la Confédération et qu'avec son terminus présent il ne remplit pas pleinement l'objet de sa construction, lequel serait autrement atteint s'il était poussé jusqu'à Montréal.

7. Considérant que le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, le long du St-Laurent, par la rive sud, ne saurait nuire aux intérêts des voies ferrées construites dans l'intérieur de la

province de Québec, mais serait au contraire une cause nouvelle de développements matériels ;

8. Considérant que les paroisses susdites, qui n'ont de communications avec les centres importants du pays que durant la saison d'été, sont unanimes à réclamer le dit prolongement de l'Intercolonial, depuis Lévis jusqu'à Montréal, afin de faire cesser les inconvénients qui nuisent à leurs développements, il soit

RÉSOLU

De prier le gouvernement fédéral du Canada de prendre à sa charge la construction d'une voie ferrée depuis le terminus actuel du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la cité de Montréal par la rive sud du fleuve St-Laurent.

Que la Chambre de Commerce du District de Montréal, par l'entremise de ses délégués, alors présents, fut chargée de transmettre au gouvernement fédéral, la résolution adoptée à Nicolet par la dite Convention.

Et les soussignés ont l'honneur de vous exposer en outre que, dans tout ce qui se rattache à cette question, la Chambre de Commerce du district de Montréal n'a pas eu d'autre objet que de provoquer l'expression d'une opinion unanime et vraie en faveur de la construction d'une ligne qui serait le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, sans vouloir en aucune façon désigner aux aviseurs de Sa Majesté les moyens d'atteindre ce but tant désiré et considéré comme absolument utile au commerce du Canada,

Montréal, 23 Novembre 1889.

CHEMIN DE FER DE LA RIVE SUD.

4 août 1896.

Listes des municipalités auxquelles nous avons adressé nos différentes demandes de renseignements *re* " Chemin de fer de la Rive Sud " :

Sorel.
Nicolet.
Lévis.
La Baie.
St-Nicolas.
St-Antoine de Tilly.
St-Romuald.
St-François du Lac.
Yamaska Village.
Yamaska Paroisse.
St-Grégoire.
St-Elphège.
St-Thomas de Pierreville.
St-Pierre les Becquets.
St-Jean Deschaillons.
Lotbinière.

DÉPUTÉS FÉDÉRAUX ET LOCAUX.

FÉDÉRAL	COMTÉ.	LOCAL.
H. A. A. Bruneau, M. P., Sorel.	Richelieu.	L. Lacouture, M. P. P., Sorel
Dr. R. Mignault, M. P., St-David.	Yamaska.	V. Gladu, St-François du Lac.
M. Boisvert, Nicolet.	Nicolet.	Hon. Ls. Beaubien, Montréal.
Dr. A. Rinfret, Lotbinière.	Lotbinière.	E. H. Laliberté, Warwick.
Dr. Guay, Lévis.	Lévis.	I. A. Baker, St-Nicolas.

PROJET.

Pour l'assemblée générale, vendredi, 4 septembre.

Proposé par M. Parizeau, appuyé par L. Morin,

et résolu :

1. Que le rapport du Comité du Chemin de fer de la Rive Sud maintenant devant cette Chambre, soit adopté.

2. Que le Comité actuel reçoive instruction de continuer ses procédés, au nom de cette Chambre, faire les requêtes en envoyer les délégations utiles auprès du Gouvernement, jusqu'à la réponse finale de ce dernier, aux conclusions du rapport.

(Adopté.)

(Signé) J. O. JOSEPH,
Dissident.

Monsieur le Maire,

Au mois d'octobre 1889, se réunissait à Nicolet une convention composée des délégués des paroisses de tous les comtés de la rive sud depuis Laprairie jusqu'à Lévis.

A cette convention, des résolutions furent adoptées demandant en résumé que le chemin de fer Intercolonial fut continué jusqu'à Montréal, de manière qu'une communication facile avec les grands centres fut offerte à toutes les riches paroisses qui bordent le St-Laurent, depuis Lévis jusqu'à Montréal.

Depuis cette époque, un mémoire concernant cette importante question fut adressée au gouvernement du Canada et depuis, un grand nombre de documents qui s'y rattachent dans les casiers de l'administration fédérale à Ottawa.

De plus, il existe une charte accordée à une compagnie appelée " Great Eastern " pour la construction d'une voie ferrée entre Sorel et Lévis pour relier le Chemin de Fer Intercolonial. Cette charte, apparemment, n'a pas eu de commencement d'exécution sérieux, et aujourd'hui, votre localité, comme toutes les riches localités, souffre encore malgré les efforts de la Chambre de Commerce de l'insuffisance de communication avec les grands centres de distribution de commerce.

Ainsi, rien encore n'a été fait ni par l'ancienne administration gouvernementale, ni par la compagnie du " Great Eastern " pour remédier à cet état de choses malgré les efforts faits par la Chambre de Commerce et des amis du progrès.

Cette institution est cependant autorisée à appuyer toutes mesures propres à assurer la construction définitive à courte échance d'une ligne qui devra relier Sorel à Lévis. En conséquence, j'ai instruction de vous prier respectueusement de bien vouloir donner votre réponse immédiate aux questions suivantes :

1. La compagnie de chemin de fer " Great Eastern " a-t-elle exécuté des travaux quelconques pour la construction d'un chemin de fer dans votre localité ?

2. Sinon, a-t-elle fait des procédés ou entamé des négociations en vue de construire une voie ferrée ?

3. Si elle a fait des procédés ou commencé des travaux, ou con-

tracté des obligations particulières avec des citoyens ou avec votre municipalité, dans quelle mesure ces obligations ont-elles été remplies ?

4. Considérez-vous que la compagnie du " Great Eastern " puisse, dans les conditions actuelles, donner satisfaction ?

5. Croyez-vous que, étant donné que, la compagnie du " Great Eastern " n'a rien fait depuis l'existence de sa charte, il ne soit préférable de prier le gouvernement fédéral de mettre fin à la dite charte et de confirmer par acte spécial la charte provinciale accordée à la compagnie du chemin fer de la Rive Sud qui a donné des preuves évidentes de son désir de remplir fidèlement les obligations que lui imposent la loi, ainsi qu'il apparaît par la bonne administration de sa ligne entre Longueuil et Sorel ?

6. S'il est quelques points importants qui puissent servir à plaider auprès du gouvernement fédéral en faveur de la construction du chemin de fer de Sorel à Lévis, je vous prie de vouloir bien me les indiquer avec le plus de détails possibles, attendu que c'est la détermination parfaitement arrêtée de la Chambre de Commerce d'arriver à faire construire la route projetée.

La Chambre de Commerce considèrera comme une faveur très grande votre réponse immédiate aux questions qui précèdent. Vous comprendrez facilement sans qu'il soit nécessaire d'entrer dans plus de détails que cette question doit être décidée dans le plus bref délai possible, et qu'il est nécessaire de profiter des bonnes dispositions actuelles du gouvernement fédéral nouvellement au pouvoir pour lui donner une solution pratique et définitive. Il y a trop longtemps que les localités de la rive sud, entre Lévis et Montréal, souffrent de l'insuffisance de communication pour le transport facile de leurs productions agricoles, il y a trop longtemps aussi que Montréal souffre en même temps que ces localités du jeu de bascule de spéculateurs incapables de rencontrer leurs obligations, pour que, en fin de compte, un mouvement sérieux ne soit entrepris pour mettre fin aux entraves d'un progrès que tout le monde desire, la Chambre de Commerce compte sur votre appui le plus cordial.

Si votre réponse est telle que la Chambre de Commerce l'espère, le gouvernement fédéral sera sans retard saisi d'une demande à l'effet de réaliser les vœux exprimés à la convention de Nicolet en 1889.

Je vous prie donc, attendu que cette matière est urgente, de bien vouloir en conférer sans retard avec votre conseil et me faire parvenir

votre réponse qui fera la base des résolutions qui seront transmises au gouvernement, lors de la prochaine session, et j'attendrai votre réponse dans huit jours.

Par ordre,

(Signé) S. COTÉ,
Secrétaire.

La Chambre de Commerce

Montréal, 7 août, 1896.

Monsieur le député,

La Chambre de Commerce du District de Montréal, a de nouveau, pris l'initiative d'un mouvement destiné à provoquer une solution définitive de la question de la construction du " Chemin de fer de la Rive Sud " depuis Sorel jusqu'à Lévis. Dans ce but, elle a adressé aux maires des municipalités intéressées de votre Comté, sur le parcours du tracé projeté une lettre dont je vous transmets la copie. La Chambre de Commerce vous devra beaucoup de reconnaissance si vous vouliez bien, à l'occasion, presser les Conseils municipaux, de donner aux questions posées, une réponse le plus tôt possible. Vous serez tenu exactement au courant de ce qui sera fait par notre institution qui réclamera l'appui de votre influence, en temps opportun.

Je demeure,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) S. COTÉ,
Secrétaire.

Comité du chemin de fer de la rive sud.

Attendu qu'il a été constaté par ce comité :

1. Qu'il existe une compagnie de chemin de fer dite " Compagnie de Chemin de Fer de la Rive Sud " exploitant à l'avantage de tous les intéressés la voie ferrée entre St-Lambert et Sorel ;

2. Attendu que la dite Compagnie possède une charte octroyée par le gouvernement de la Province de Québec, pour pousser sa voie ferrée depuis Sorel jusqu'à Lévis ;

3. Attendu qu'il existe déjà une charte fédérale accordée à la compagnie dite " Great Eastern " fondue maintenant dans la compagnie dite " Atlantique et Lac Supérieur ;"

4. Attendu qu'il apparaît, par les preuves maintenant devant ce comité que la dite Compagnie " Great Eastern " n'a rien fait de matériellement utile pour elle-même, ni pour la région de son tracé depuis Sorel jusqu'à Lévis ;

5. Attendu qu'il appert que cette région souffre considérablement du manque de voies ferrées et qu'il n'y a pas lieu d'espérer que la Compagnie " Great Eastern " fera cesser cet inconvénient.

6. Attendu que la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud est en mesure de remplir ses obligations et de construire et exploiter une voie ferrée depuis Sorel jusqu'à Lévis.

Résolu :—de recommander à la Chambre de Commerce de prier le Gouvernement du Canada d'accorder à la dite Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud, tous les privilèges, droits, subsides et autres avantages accordés aux compagnies de chemin de fer créés dans l'intérêt général du pays.

S. Coté, Ecr.,

Secrétaire de la Chambre de Commerce du District de Montréal.

Cher Monsieur,

Je suis heureux de vous voir prendre l'initiative d'un nouveau mouvement en faveur d'un chemin de fer entre Montréal et Lévis, traversant les riches contrées de Chambly, Verchères, Richelieu, Yamaska, Nicolet, etc.

Comme toujours, vous marchez au premier rang et je vous en félicite.

C'est avec plaisir que je me rends à votre demande de répondre à certaines questions concernant ce projet ; ces réponses seront aussi brèves et aussi claires que possible.

1. La Compagnie du chemin de fer " Great Eastern " n'a jamais exécuté aucuns travaux dans mon comté.

2. Cette Compagnie n'a jamais paru même avoir l'intention de rien construire.

3. Encore une fois, rien n'a été fait.

4. Assurément non.

5. Toute la population de Sorel et du District de Richelieu désire ardemment voir le Parlement fédéral mettre fin à la charte de la Compagnie du "Great Eastern" et serait unanime à demander au Gouvernement Fédéral, la confirmation par acte spécial, de la Charte Provinciale octroyée par la législature à la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud. Celle-ci a déjà accompli des travaux considérables avec les seules ressources personnelles de ses directeurs et est composée d'hommes énergiques et entreprenants dont l'entière bonne foi ne fait l'ombre d'un doute pour personne ; elle possède l'entière confiance du public. Du reste, cette confiance se trouve amplement justifiée par la manière habile avec laquelle cette compagnie a exploité sa ligne de Montréal à Sorel depuis qu'elle en a pris possession.

6. Sorel est pour ainsi dire le seul port d'hivernement dans la Province de Québec, tant pour les bateaux de la navigation interne que pour les navires océaniques forcés par accident ou autrement à prendre des quartiers d'hiver. En effet, chaque hiver la flotte complète de la Compagnie Richelieu et Ontario, les remorqueurs de la Compagnie Sincennes McNaughton et une foule de bateaux appartenant à des particuliers prennent ici leurs quartiers d'hiver ; d'un autre côté le Gouvernement Fédéral a des usines à Sorel où se réparent et se construisent même les cure-môles et les remorqueurs nécessaires aux travaux de creusement des chenaux sous le contrôle du département des Travaux Publics.

Toutes ces choses nécessitent un va et vient continuel durant l'hiver entre Sorel et Montréal et Sorel et Québec. La continuation du chemin de fer entre Montréal et Lévis aurait pour effet d'assurer la reconstruction du pont sur l'Yamaska démoli par la glace en 1891. Inutile de revenir sur les demandes faites par la Chambre de Commerce, le conseil municipal et les citoyens de Sorel à ce sujet ou sur les plaintes de marchands et des industriels à qui la suspension du traffic sur un chemin de fer à la construction duquel ils ont souscrit $40.000.00 cause une diminution de 25 o/o dans le montant de leurs affaires.

Un dernier point en faveur de la construction de cette ligne : depuis longtemps ceux qui font le commerce d'exportation des bestiaux se plaignent que Montréal n'offre pas les avantages voulus pour leur genre de négoce en ce que les animaux venus de l'Ouest n'ont pas d'endroit assez spacieux pour se reposer avant de s'embarquer pour la traversée. Il en résulte une dépréciation de la marchandise sur le marché étranger, et une perte pour le pays. Sorel, peut offrir pour cette fin, un immense

terrain richement boisé, situé sur la Rive Sud du Saint-Laurent, à un endroit où le chenal passe à quelques pieds du rivage, ce qui rendrait fort peu coûteuse, la construction des quais nécessaires.

Depuis longtemps la ville de Sorel a réclamé sa part dans la distribution des octrois aux chemins de fer, et toujours on est resté sourd à sa voix, toujours nos plaintes et nos réclamations restaient lettre-morte. Mais aujourd'hui, nous avons confiance que le nouveau cabinet qui nous régit, saura nous rendre justice ; c'est pourquoi, cher monsieur, je me joins à vous pour demander au Gouvernement, de donner à la Compagnie de la Rive Sud, les pouvoirs nécessaires pour prolonger sa ligne jusqu'à Lévis.

Ceux qui dirigent cette Compagnie sont des hommes d'affaires qui méritent l'appui du Gouvernement et dont l'esprit d'entreprise fait honneur au pays.

J'ai l'honneur d'être,

Votre tout dévoué serviteur,

C. P. PARADIS,
Maire de Sorel.

Sorel, 12 août 1896.

Lotbinière, 20 août 1896.

MONSIEUR S. COTÉ,

Secrétaire de la Chambre de Commerce, Montréal.

Le maire de Lotbinière a communiqué hier au Conseil en séance, la lettre que vous lui avez adressée au sujet du prolongement du Chemin de fer Intercolonial, voici la réponse qu'on m'a chargé de faire :

1. La Compagnie du " Great Eastern " n'a exécuté aucuns travaux dans notre localité.

2. Elle n'a fait aucuns procédés, entamé aucunes négociations en vue d'y construire une voie ferrée.

3. Aucune obligation n'ayant été contractée, aucune n'a été remplie.

4. Il est peu probable que la Compagnie " Great Eastern " puisse donner satisfaction.

5. Le conseil municipal de Lotbinière a plus de confiance en la Compagnie de la Rive Sud qu'à celle du " Great Eastern " et croit qu'on devrait enlever la charte de cette dernière compagnie pour la donner à une compagnie mieux disposée, telle que celle de la " Rive Sud."

6. Le Gouvernement Fédéral devrait remarquer l'absence de com-

munications pour nos paroisses, ce serait une mince affaire de faire un chemin de fer de Sorel à Lévis, vu le peu de distance entre ces deux villes et certains travaux qui, parait-il, ont déjà été faits. Cette ligne devra suivre le fleuve autant que possible.

Par ordre

SIMÉON BERNARD,

S. T. C. M. L

Nicolet, 12 août 1896.

S. COTÉ, Ecr.,

Chambre de Commerce, Montréal.

Cher Monsieur,

J'ai reçu le mémoire non daté que vous avez adressé au maire de Nicolet, re "Great Eastern Ry". Comme les questions contenues dans le dit mémoire réfèrent à ce qui s'est passé, il y a déjà assez longtemps, il est impossible d'y répondre avant quelques jours, encore je suis à prendre des notes et du moment que ce travail sera fait, j'assemblerai le Conseil afin de le saisir de la question, et ensuite je vous communiquerai le résultat des délibérations.

Bien à vous

GEORGES BALL,

Maire de Nicolet.

Extrait du livre des délibérations du Conseil de Ville de Nicolet, de la session spéciale du 24 *août* 1896.

En réponse à la circulaire, adressée à ce conseil par la Chambre de Commerce de Montréal, il est résolu unanimement que les réponses suivantes soient, et elles sont données, savoir :

1. La compagnie du chemin de fer "Great Eastern" a construit la section de son chemin de fer entre St-François et Yamaska, et aussi la section entre Nicolet et St-Grégoire. Elle a aussi construit les piliers et les culées du pont sur la rivière Nicolet, elle a aussi fait le terrassement sur plusieurs milles de chemins sur sa ligne, entre Nicolet et St-François.

2. La compagnie, en autant qu'il est à notre connaissance, n'a contracté aucune obligation envers aucune municipalité, ces dernières.

ont accordé aucun aide ni fait aucune concession à la compagnie, et partant la compagnie du "Great Eastern" ne peut être considérée en défaut sous ce rapport.

3. La ligne du chemin de fer et les travaux faits par la "Great Eastern" ont été acquis par la compagnie du chemin de fer "Atlantique & Lake Supérieur," et cette compagnie a complété des arrangements financiers à Londres l'an dernier, et un contracteur responsable a signé un contrat à l'effet qu'il s'est obligé de compléter la ligne entre Yamaska et la Jonction La Chaudière au premier de janvier dernier.—L'ouvrage a été commencé sur plusieurs points de la ligne, mais il a été interrompu soudain, par suite d'un défaut d'entente entre la Cie et le Gouvernement de la Puissance du Canada, pour la garantie par cette dernière des débentures de la compagnie.—Nous sommes informés qu'il est probable que cette affaire s'arrangera d'une manière satisfaisante avec le gouvernement actuel, ce qui permettra à la compagnie de travailler sans délais au parachèvement de son chemin.

4. Comme l'on peut dire que la compagnie "Great Eastern" n'a rien fait depuis l'obtention de sa charte, et comme le Parlement du Canada a dernièrement prolongé le délai pour le parachèvement du chemin, nous ne pouvons voir comment le Parlement du Canada pourra maintenant déclarer la charte éteinte et perimée.

Il n'est pas nécessaire que cette charte soit mise de côté pour que la charte du chemin de fer de la rive du sud soit confirmée, application pourra être faite par cette compagnie, et nous espérons qu'elle recevra l'attention voulue.

5. Comme l' "Atlantique & Lake Superior" a acheté le "Great Eastern" et que cet acte de vente a été ratifié par un acte du Parlement, la compagnie "Atlantique & Lake Superior" serait en position de travailler au parachèvement du chemin.

La principale raison pour laquelle ce chemin n'a pas été complété est que la compagnie n'a pas été traitée avec libéralité par le gouvernement. Le "Great Eastern" n'a pas eu de subsides du gouvernement de Québec.

La compagnie a acheté un subside du St. Lawrence and Lac Champlain Junction Ry Co. pour la section entre Yamaska et Doucet's Landing, et ce subside après paiement d'une partie d'icelui a été cancelé par le gouvernement de Québec, une partie d'icelui subside a été transformé en un subside pour le pont de Nicolet.

Le gouvernement du Canada a accordé $3,200 00 par mille pour

une certaine section du chemin, mais durant plusieurs années rien n'était voté pour le pont, et lorsqu'un subside fut voté, il s'est trouvé insuffisant.

En dépit de nombreuses pétitions et députations, les gouvernements qui se sont succédés ont jusqu'ici négligé de traiter cette question avec libéralité, ou plutôt avec équité, et c'est la principale raison pourquoi nous n'avons pas de voies de communications.

Si la Chambre de Commerce peut attirer l'attention du gouvernement d'une manière plus favorable sur cette importante question, elle aura droit à notre reconnaissance.

Nous avons été informé que l' " Atlantique and Lake Superior " est sur le point de faire circuler des trains réguliers entre Nicolet et Doucet's Landing (vis-à-vis Trois-Rivières).

Jusqu'ici nous n'avons reçu aucun avantage de la Cie du chemin de fer de de la Rive Sud, et si elle est en meilleure position que la Cie Atlantique and Lake Superior pour nous donner des communications avec Montréal et Québec, nous serons heureux qu'elle nous le fasse connaître.

(Signé) GEO. BALL, *Maire.*
B. GUILLET, *Sec.-Trés.*

Vrai extrait.

B. GUILLET, *Sec.-Trés.*

La Baie, 11 août 1896.

S. COTÉ,
Secrétaire de la Chambre de Commerce, District de Montréal.

Monsieur,

Après avoir consulté les membres du conseil de cette municipalité, j'ai l'honneur de répondre de la manière suivante aux demandes formulées dans la lettre circulaire que vous m'avez adressée me priant de vous faire connaître ce que la Compagnie de chemin de fer " Great Eastern " a fait pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer dans notre localité, et ce que nous pouvons espérer de cette compagnie à venir, etc., etc.

En 1886 et 1887, cette compagnie a construit une ligne de chemin de fer de six milles, depuis Yamaska à venir à la Rivière St-François ; elle a même été en opération quelques semaines durant le temps des

élections de 1887, mais celles-ci terminées, les chars sont disparus pour ne plus revenir. Une bonne partie des rails a été enlevée de même pour les dormants (ties), ce qui est resté de ces dernières est pourri.

Depuis 1887, cette compagnie n'a donné ici aucun signe d'existence, et les travaux par elle précédemment faits vont toujours se détériorant. Tout semble indiquer que la dite compagnie ne peut pas ou ne veut pas continuer le dit chemin de fer, elle ne paye pas ses cotisations municipales et scolaires, ne fait aucun travaux de fossés et de clôtures le long de sa ligne, ce qui cause un dommage considérable aux propriétaires des terrains traversés par le dit chemin.

De sorte que je suis d'opinion de même que tous les membres du conseil de cette municipalité, et je pourrais dire tous les contribuables de cette paroisse, que nous ne pouvons rien espérer de cette compagnie, et que le Gouvernement Fédéral ferait bien de mettre fin à sa charte, et de confirmer par acte spécial, la charte provinciale accordée à la Compagnie de chemin de fer de la Rive Sud qui a donné des preuves évidentes de son désir de remplir fidèlement les obligations que lui impose la loi, ainsi qu'il apparaît par la bonne administration de sa ligne entre Longueuil et Sorel, et l'esprit d'entreprise de ses directeurs.

Je crois devoir attirer spécialement votre attention sur le fait que nous souffrons énormément du défaut de construction d'exploitation d'une ligne de chemin de fer de Montréal à Lévis, traversant les paroisses situées au sud près du Fleuve St-Laurent.

Nous n'avons aucun moyen de communication facile et nous sommes obligés de transporter en voitures nos profits à une distance assez éloignée, ce qui diminue encore le modique prix que nous pouvons en obtenir. La plus grande partie des paroisses de la Rive Sud du Saint-Laurent, sont, comme vous le savez, établies depuis les premiers temps de la colonie, et ont, par conséquent, contribué autant et même plus que les autres paroisses, au revenu du trésor public ; et je crois qu'il serait injuste que ces belles paroisses fussent les seules privées de communications avec les grandes contrées.

J'ai l'honneur d'être

Votre humble serviteur

ONÉSIME HOULE,

Maire

La Baie,

A Monsieur le Secrétaire de la Chambre de Commerce Montréal.

Monsieur,

En réponse à votre lettre reçue hier, me demandant mon appréciation sur ce qui s'est passé relativement au chemin de fer de la Rive Sud "Great Eastern", je dois vous dire être l'expression de la population de la Rive Sud, et de notre conseil en particulier que nous avons été maltraités par les prétendus entrepreneurs, et que nous protestons contre la manière dont nous avons été usés jusqu'aujourd'hui. Nous avons confiance que le nouveau Gouvernement d'Ottawa, rendra justice à la Rive Sud, en faisant en sorte que la charte qui s'est continuée jusqu'à ce jour sera bientôt anéantie pour être remplacée par une compagnie qui conduira honnêtement les travaux de ce chemin, de manière à nous donner l'avantage d'avoir le chemin de fer projeté. Quant à la réponse à être donnée aux différentes questions, je répondrai à la première :

1. Il y a eu certains travaux de faits dans notre municipalité qui ont plutôt nui à nos habitants qui ont perdu leurs terrains.

2. Ils ont travaillé sur un parcours d'à peu près deux milles de longueur, ce qui a été une perte pour nous, attendu que les travaux restent à être payés pour une grande partie.

3. Elle n'a presque rien payé de ces travaux.

4. Non.

5. Nous le demandons instamment.

6. Je vous dis que nos localités en grande majorité, et surtout notre municipalité qui est une des plus belles du Dominion, n'a aucune communication avec les grands centres, et le grand défaut de communication les tient dans un degré d'infériorité. Cependant, il nous semble que nous avons contribué puissamment à la construction de voies ferrées par la richesse de nos produits. Je conclus donc en demandant et en appuyant fortement que justice doit nous être rendue en prenant tous les moyens urgents et nécessaires pour nous rendre justice, en nous donnant l'avantage de ce chemin dans le plus court délai possible.

Et je ne cesserai de prier

Votre serviteur très humble,

ONÉSIME HOULE,

Maire.

La Baie, 6 août 1896.

St-Nicolas, 8 septembre, 1896.

S. Coté, Ecr.,

Secrétaire, Chambre de Commerce, Montréal.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer que le conseil de St-Nicolas, comté de Lévis, voit d'un bon œil, le projet que la Chambre de Commerce de Montréal a soumis devant le conseil de St-Nicolas, par l'entremise de Angus Baker, Ecr., M.P.P., le 7 de septembre courant, et je suis autorisé à vous dire que le conseil de St-Nicolas, fera tout ce qui dépendra de lui pour aider la Chambre de Commerce à réaliser son projet qui serait si utile pour un grand nombre et avantageux pour le public.

Votre très humble serviteur,

IGNACE PAQUET,

Secrétaire-Trésorier.

Monsieur le Maire de St-Nicolas,

Au mois d'octobre 1889, se réunissait à Nicolet, une convention composée des délégués des paroisses de tous les comtés de la Rive Sud, depuis Laprairie jusqu'à Lévis.

A cette convention, des résolutions furent adoptées demandant en résumé que le chemin de fer Intercolonial fut continué jusqu'à Montréal, de manière qu'une communication facile avec les grands centres fut offerte à toutes les riches paroisses qui bordent le St-Laurent, depuis Lévis jusqu'à Montréal.

Depuis cette époque, un mémoire concernant cette importante question, fut adressé au Gouvernement du Canada et depuis, un grand nombre de documents qui s'y rattachent sont dans les casiers de l'administration fédérale à Ottawa.

De plus, il existe une charte accordée à une compagnie appelée " Great Eastern " pour la construction d'une voie ferrée entre Sorel et Lévis pour relier le chemin de fer Intercolonial. Cette charte, apparemment, n'a pas eu de commencement d'exécution sérieux et aujourd'hui, votre localité, comme toutes les riches localités, souffrent encore, malgré les efforts de la Chambre de Commerce, de l'insuffisance de communications avec de grands centres de distribution du commerce.

Ainsi, rien n'a encore été fait ni par l'ancienne administration gouvernementale, ni par la compagnie du " Great Eastern " pour remédier

à cet état de choses malgré les efforts faits par la Chambre de Commerce et des amis du progrès.

Cette institution est cependant déterminée à appuyer toutes mesures propres à assurer la construction définitive à courte échéance d'une ligne qui devra relier Sorel à Lévis.

En conséquence, j'ai instruction de vous prier respectueusement de bien vouloir donner votre réponse immédiate aux questions suivantes :

1. La compagnie de chemin " Great Eastern a-t-elle été exécuté des travaux quelconques pour la construction d'un chemin de fer dans votre localité ?—Non.

2. Sinon, a-t-elle fait des procédés ou entamé des négociations en vue d'y construire une voie ferrée ?—Non.

3. Si elle a fait des procédés pour commencer des travaux ou contracter des obligations particulières avec des citoyens ou avec votre municipalité, dans quelle mesure ces obligations ont-elles été remplies ?—Il n'y a rien eu de fait.

4. Considérez-vous que la compagnie du " Great Eastern " puisse, dans les conditions actuelles, donner satisfaction ?—Non.

5. Croyez-vous que, étant donné que la compagnie du " Great Eastern " n'a rien fait depuis l'existence de la charte, il ne soit préférable de prier le gouvernement fédéral, de mettre fin à la dite charte, et de confirmer par acte spécial la charte Provinciale accordée à la compagnie du chemin de fer de la Rive Sud qui a donné des preuves évidentes de son désir de remplir fidèlement les obligations que lui impose la loi, ainsi qu'il apparaît par la bonne administration de sa ligne entre Longueuil et Sorel.—Oui, oui.

6. S'il est quelques points importants qui puissent servir à plaider auprès du gouvernement fédéral en faveur de la construction du chemin de fet de Sorel à Lévis, je vous prie de vouloir bien me les indiquer avec le plus de détails possibles, attendu que c'est la détermination parfaitement arrêtée de la Chambre de Commerce, d'arriver à faire construire la route projetée.—Il y a longtemps que les citoyens de St-Nicolas demandent ce chemin de fer.

La Chambre de Commerce considèrera comme une faveur très grande, votre réponse immédiate, aux questions qui précèdent. Vous comprendrez facilement, sans qu'il soit nécessaire d'entrer dans plus de détails, que cette question doit être décidée dans le plus bref délai possible et qu'il est nécessaire de profiter des bonnes dispositions actuelles du gouvernement fédéral nouvellement au pouvoir, pour lui

donner une solution pratique et définitive. Il y a trop longtemps que les localités de la Rive Sud, entre Lévis et Montréal souffrent de l'insuffisance de communications pour le transport facile de leurs productions agricoles, il y a trop longtemps aussi que Montréal souffre en même temps que ces localités du jeu de bascule de spéculateurs incapables, de rencontrer leurs obligations, pour que, enfin de compte, un mouvement sérieux ne soit entrepris pour mettre fin aux entraves d'un projet que tout le monde désire. La Chambre de Commerce compte sur votre appui le plus cordial. Si votre réponse est telle que la Chambre l'espère, le gouvernement fédéral sera, sans retard, saisi d'une demande à l'effet de réaliser les vœux exprimés à la convention de Nicolet en 1889.

Je vous prie donc, attendu que cette matière est urgente, de bien vouloir en conférer sans retard avec votre Conseil, et me faire parvenir votre réponse qui fera la base des résolutions qui seront transmises au gouvernement, lors de la prochaine session.

J'attendrai votre réponse dans huit jours.

Par ordre,

S. COTÉ,

Secrétaire.

Rue St-Jacques.

St-Thomas de Pierreville, 11 août 1896.

S. Coté, Ecr.,

Secrétaire de la Chambre de Commerce,

District de Montréal, Montréal.

Monsieur,

Après avoir consulté les membres du conseil de cette municipalité, j'ai l'honneur de répondre de la manière suivante, aux demandes formulées dans la lettre circulaire que vous m'avez adressée, me priant de vous faire connaître ce que la compagnie de chemin de fer "Great Eastern" a fait pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer dans notre localité, et ce que nous pouvons espérer de cette compagnie à l'avenir, etc., etc.

En 1886 et 1887, cette compagnie a construit une ligne de chemin de fer de six milles depuis Yamaska à venir à la rivière St-François ;

elle a même été en opération quelques semaines, durant le temps des élections de 1887 ; mais celles-ci terminées, les chars sont disparus pour ne plus revenir, une bonne partie des rails a été enlevés, de même pour les dormants (ties), ce qui est resté de ces derniers est pourri.

Depuis 1887, cette compagnie n'a donné ici aucun signe d'existence, et les travaux par elle précédemment faits vont toujours se détériorant. Tout semble indiquer que la dite compagnie ne peut pas ou ne veut pas continuer le dit chemin de fer, elle ne paie pas ses cotisations municipales et scolaires, ne fait aucuns travaux de fossés et de clôtures le long de sa ligne, ce qui cause un dommage considérable aux propriétaires des terrains traversés par le dit chemin.

De sorte que je suis d'opinion, de même que tous les membres du conseil de cette municipalité, et je pourrais dire tous les contribuables de cette paroisse, que nous ne pouvons rien espérer de cette compagnie, et que le gouvernement fédéral fera bien de mettre fin à sa charte et de confirmer, par acte spécial, la charte provinciale accordée à la Compagnie du Chemin de Fer de la Rive Sud qui a donné des preuves évidentes de son désir de remplir fidèlement les obligations que lui impose la loi ainsi qu'il apparaît par la bonne administration de sa ligne entre Longueuil et Sorel, et l'esprit d'entreprise de ses directeurs.

Je crois devoir attirer spécialement votre attention sur le fait que nous souffrons énormément du défaut de construction et d'exploitation d'une ligne de chemin de fer de Montréal à Lévis, traversant les paroisses situées au sud et près du fleuve St-Laurent.

Nous n'avons aucun moyen de communication facile et nous sommes obligés de transporter en voiture nos produits, à une distance assez éloignée, ce qui diminue encore le modique prix que nous pouvons en obtenir.

Les plus grandes des paroisses de la rive sud sont, comme vous savez, établies depuis les premiers temps de la colonie, et ont, par conséquent, contribué autant et même plus que les autres paroisses au revenu du trésor public ; et je crois qu'il serait injuste que ces belles paroisses fussent les seules privées de communications faciles avec les grands centres.

J'ai l'honneur d'être,

Votre humble serviteur,

N. GILL, *Maire.*

Mr. S. Coté,

Secrétaire de la Chambre de Commerce de Montréal.

Monsieur,

Je suis chargé par le Maire de la municipalité de St-Antoine de Tilly, d'accuser réception de votre lettre au sujet du chemin de fer de la rive sud, et en réponse, de vous informer que le conseil de la dite municipalité, après considération, verra avec plaisir la construction jusqu'à Lévis du chemin de la rive sud, ce qui favoriserait beaucoup les communications avec les grands centres et donnerait plus de facilité pour l'écoulement des produits agricoles pendant toute l'année où tout commerce cesse pour ainsi dire après la clôture de la navigation. Il serait dans l'intérêt de la compagnie que le chemin passe le plus près possible du fleuve St-Laurent, vu que les belles paroisses échelonnées sur ses bords pourraient rivaliser avec les places d'eau, recevraient chacune leur contingent de citadins qui y viendraient en villégiature et ensuite qu'un chemin trop rapproché du chemin de fer du Grand Tronc et de l'autre chemin en construction n'aurait pas le commerce des paroisses du fleuve. La réponse aux questions 1, 2, 3 et 4 en est non.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très humble serviteur,

CHARLES BERGERON,

Secrétaire-Trésorier.

17 août 1896.

St-Romuald, 10 août 1896.

Monsieur S. Coté,

Secrétaire de la Chambre de Commerce, Montréal.

Monsieur,

En réponse à votre lettre concernant l'établissement d'un chemin de fer de Sorel à Lévis, et plus particulièrement du " Great Eastern ", je dois vous dire que la Compagnie du "Great Eastern " n'a exécuté aucuns travaux dans notre municipalité pour la construction d'un chemin de fer, qu'elle n'y a fait aucun procédé ni entamé aucune négociation.

Quant aux questions que vous me faites aux Nos 4 et 5, je ne puis répondre ni non ni oui, attendu que je ne connais pas la valeur de la compagnie du " Great Eastern " ni la valeur de ses directeurs, ni par conséquent, la confiance que nous devons avoir en eux.

Quoiqu'il arrive, nous serons favorables à une compagnie dont les actionnaires tendront vers un but pratique, qui seront de bonne foi et qui auront l'intention bien arrêtée de remplir leurs obligations.

Je n'ai pas besoin d'ajouter que cette compagnie aura notre concours.

Votre dévoué serviteur,

J. B. BOURASSA,

Maire.

St. François du Lac, 13 août, 1896.

S. Coté,

Sec. de la Chambre de Commerce du District de Montréal.

Monsieur,

Après avoir consulté les membres du conseil municipal de cette municipalité, j'ai l'honneur de vous répondre de la manière suivante aux demandes formulées dans la lettre circulaire que vous m'avez adressée me priant de vous faire connaître ce que la compagnie de chemin de fer "Great Eastern" a fait pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer dans notre localité, et ce que nous pouvons espérer de cette compagnie à l'avenir, etc.

En 1886 et 1887, cette compagnie a construit une ligne de chemin de fer de six milles, depuis la rivière Yamaska à venir jusqu'à la rivière St-François ; elle a même été en opération quelques semaines *durant le temps des élections de* 1887 ; mais celles-ci terminées, les chars sont disparus pour ne plus revenir, une bonne partie des rails ont été enlévés de même pour les dormants, ce qui est resté de ces derniers est pourri. Depuis 1887, cette compagnie n'a donné ici aucun signe d'existence et les travaux par elle précédemment faits vont toujours se détériorant. Tout semble indiquer que la dite compagnie ne peut pas ou ne veut pas continuer le dit chemin de fer ; elle ne paye pas ses cotisations municipales et scolaires, ne fait aucuns travaux de fossés et de clôture le long de sa ligne, ce qui cause un dommage considérable aux propriétaires des travaux des terrains traversés par le dit chemin de fer.

De sorte que je suis d'opinion même que tous les membres du conseil de cette municipalité, et je pourrais dire de tous les contribuables de cette paroisse, que nous ne pouvons rien espérer de cette compagnie, et que le Gouvernement Fédéral ferait bien de mettre fin à sa charte, et de confirmer par acte spécial, la charte provinciale accordée à la com-

pagnie du chemin de fer de la Rive Sud qui a donné des preuves évidentes de son désir de remplir fidèlement les obligations que lui impose la loi, ainsi qu'il apparaît par la bonne administration de sa ligne entre Longueuil et Sorel, et l'esprit d'entreprise de ses directeurs.

Je crois devoir attirer spécialement votre attention sur le fait que nous souffrons énormément du défaut de construction et d'exploitation d'une ligne de chemin de fer de Montréal à Lévis traversant les paroisses situées au sud et près du fleuve St-Laurent. Nous n'avons aucun moyen de communication facile et nous sommes obligés de transporter en voitures nos produits à une distance assez éloignée, ce qui diminue encore le modique prix que nous pouvons en obtenir.

La plus grande partie des paroisses de la Rive Sud du St-Laurent, sont, comme vous le savez, établies depuis les premiers temps de la colonie, et ont par conséquent, contribué autant et même plus que les autres paroisses aux revenus du trésor public, et je crois qu'il serait injuste que ces belles paroisses fussent les seules privées de communications faciles avec les grands centres.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre humble serviteur

JULES ALLARD,

Maire.

Yamaska Village, 11 Août, 1896.

S. Coté, Ecr.,

Secrétaire de la Chambre de Commerce, District de Montréal.

Monsieur,

Après avoir consulté les membres du conseil de cette municipalité, j'ai l'honneur de répondre de la manière suivante, aux demandes formulées dans la lettre circulaire que vous m'avez adressée, me priant de vous faire connaître ce que la compagnie de chemin de fer " Great Eastern" a fait pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer, dans notre localité, et ce que nous pouvons espérer de cette compagnie à l'avenir, etc., etc.

En 1886 et 1887, cette compagnie a construit une ligne de chemin de fer de six milles, depuis la rivière Yamaska à la rivière St-François, elle a été même en opération quelques semaines, durant le temps des élections de 1887 ; mais celles-ci terminées, les chars sont disparus pour

ne plus revenir, une bonne partie des rails a été enlevée, de même que les dormants (ties) ce qui est resté de ces derniers est pourri.

Depuis 1887, cette compagnie n'a donné, ici, aucun signe d'existence, et les travaux par elle précédemment faits vont toujours se détériorant. Tout semble indiquer que la dite compagnie ne peut pas ou ne veut pas continuer le dit chemin de fer, elle ne paye pas ses cotisations municipales et scolaires, ne fait aucuns travaux de fossés et de clôtures le long de sa ligne, ce qui cause un dommage considérable aux propriétaires des terrains traversés par le dit chemin.

De sorte que je suis d'opinion, de même que tous les autres membres du conseil de cette municipalité, et je pourrais dire tous les contribuables de cette paroisse, que nous ne pouvons rien espérer de cette compagnie, et que le Gouvernement Fédéral ferait bien de mettre fin à sa charte et de confirmer par acte spécial, la charte provinciale accordée à la compagnie de chemin de fer de la Rive Sud qui a donné des preuves évidentes de son désir de remplir fidèlement les obligations que lui impose la loi ainsi qu'il apparaît par la bonne administration de sa ligne entre Longueuil et Sorel, et l'esprit d'entreprise de ses directeurs.

Je crois devoir attirer spécialement votre attention sur le fait que nous souffrons énormement du défaut de construction et d'exploitation d'une ligne de chemin de fer de Montréal à Lévis, traversant les paroisses situées au sud et près du fleuve St-Laurent.

Nous n'avons aucun moyen de communication facile, et nous sommes obligés de transporter, en voitures, nos produits à une distance assez éloignée, ce qui diminue encore le modique prix que nous pouvons en obtenir.

La plus grande partie des paroisses de la Rive Sud du St-Laurent, sont, comme vous le savez, établies depuis les premiers temps de la colonie, et ont, par conséquent, contribué autant et même plus que les autres paroisses au revenu du trésor public ; et je crois qu'il serait injuste que ces belles paroisses fussent les seules privées de communications faciles avec les grands centres.

J'ai l'honneur d'être,

Votre humble serviteur,

(Signé,) EVARISTE ROBERGE,

Maire.

Même réponse de Yamaska paroisse, J. B. Parent, maire.

St-Elphège, 11 août 1896.

S. Coté, Ecr.,

Secrétaire de la Chambre de Commerce,

District de Montréal, Montréal.

Monsieur,

Après avoir consulté les membres du conseil de cette municipalité, j'ai l'honneur de répondre de la manière suivante aux demandes formulées dans la lettre circulaire que vous m'avez adressée me priant de vous faire connaître ce que la compagnie du chemin de fer " Great Eastern " a fait pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer dans notre localité, et ce que nous pouvons espérer de cette compagnie à l'avenir, etc., etc.

En 1886 et 1887, cette compagnie a construit une ligne de chemin de fer de six milles depuis la rivière Yamaska à venir à la rivière St-François ; elle a même été en opération quelques semaines durant le temps des élections de 1887 ; mais celles-ci terminées, les trains sont disparus pour ne plus revenir, une bonne partie des rails avait été enlevée, de même pour les dormants (ties), ce qui est resté de ces derniers est pourri. Depuis 1887, cette compagnie n'a donné aucun signe d'existence et les travaux précédemment faits vont toujours se détériorant. Tout semble indiquer que la dite compagnie ne peut ou ne veut pas continuer le dit chemin de fer. Elle ne paye pas ses cotisations municipales et scolaires, ne fait aucuns travaux de fossés et de clôtures le long de sa ligne, ce qui cause un dommage considérable aux propriétaires des terrains traversés par le dit chemin.

De sorte que je suis d'opinion, de même que tous les membres du conseil de cette municipalité, et je pourrais dire tous les contribuables de cette paroisse, que nous ne pouvons rien espérer de cette compagnie et que le Gouvernement Fédéral ferait bien de mettre fin à sa charte et de confirmer, par acte spécial, la charte provinciale accordée à la compagnie du chemin de fer de la Rive Sud, qui a donné des preuves évidentes de son désir de remplir fidèlement les obligations que lui impose la loi, ainsi qu'il apparaît par la bonne administration de sa ligne entre Longueuil et Sorel, et l'esprit d'entreprise de ses directeurs.

Je crois devoir attirer spécialement l'attention sur le fait que nous souffrons énormément du défaut de construction et d'exploitation d'une ligne de chemin de fer de Montréal à Lévis traversant les paroisses

situées au sud et près du St-Laurent. Nous n'avons aucun moyen de communications faciles et nous sommes obligés de transporter en voitures nos produits à une distance assez éloignée, ce qui diminue encore le modique prix que nous pouvons en obtenir.

La plus grande partie des paroisses de la rive sud du St-Laurent sont, comme vous le savez, établies depuis les premiers temps de la colonie, et ont, par conséquent, contribué autant et même plus que les autres paroisses au revenu du trésor public ; je crois qu'il serait injuste que ces paroisses fussent les seuls privées des communications faciles avec les grands centres.

J'al l'honneur d'être,

Votre humble serviteur,

JOSEPH TARDY, *Maire.*

Bécancourt, 8 Août, 1896.

A Monsieur S. Coté,
81a St-Jacques, Montréal.

Monsieur,

En réponse à la circulaire que vous m'adressez en votre qualité de secrétaire de la Chambre de Commerce de Montréal, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant :

1. La compagnie du chemin de fer Great Eastern n'a fait aucun ouvrage dans la paroisse de Bécancourt, pour la construction d'un chemin de fer. Elle n'a non plus fait aucun procédé ni entamé aucune négociation dans ce but.

2. Il y a environ 4 ans cependant, un ingénieur civil se disant un employé de la compagnie Great Eastern a passé une quinzaine de jours dans la paroisse et n'a pas reparu depuis.

Nous considérons ici que la compagnie du Great Eastern a complètement abandonné son projet de la construction d'un chemin de fer sur la Rive Sud, et que si nous venons à avoir un tel chemin, ce devra être par l'entremise d'une autre compagnie. D'après nous, la permission devrait être accordée à une autre compagnie, de construire ce chemin.

La nécessité d'un chemin de fer sur la Rive Sud est des plus urgente.

Dans toutes les paroisses, il se fait un commerce considérable de foin et de bois, et nous n'avons aucun débouché pour en faire le transport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre dévoué serviteur,

T. TOURIGNY, *Maire.*

Province de Québec, Municipalité du village de Pierreville.

A une session spéciale du conseil municipal du village de Pierreville, convoquée par le secrétaire-trésorier, tenue au lieu ordinaire des sessions du dit conseil, lundi, le 10 août, 1896, à six heures de l'après-midi, conformément aux dispositions du Code Municipal de la Province de Québec, à laquelle sont présents :—

M. le maire, Jacob Belisle, Ecr., et MM. George Omer Shooner, Aimé Laperrière, Louis Gill et Emmanuel Beauchemin, conseillers formant un quorum sous la présidence de M. le maire.

Il a été résolu et établi par résolutions du conseil, comme suit :

1. Proposé par M. Emmanuel Beauchemin, secondé par M. Louis Gill :—

Qu'il soit donné lecture d'une lettre adressée à monsieur le maire par monsieur le secrétaire de la Chambre de Commerce du district de Montréal, relativement aux compagnies de chemins de fer Great Eastern et de la Rive Sud :—Agréé unanimement.

2. Proposé par M. George Omer Shooner, secondé par M. Emmanuel Beauchemin :

Que les réponses suivantes soient données aux diverses questions faites dans la lettre adressée à monsieur le maire de ce conseil, par monsieur le secrétaire de la Chambre de Commerce du district de Montréal, relativement aux compagnies de chemins de fer Great Eastern et de la Rive Sud, qui vient d'être lue, savoir :

1. Aux première, seconde et troisième questions :—La compagnie n'a fait qu'à demi le terrassement du chemin :— s'est emparée à vil prix du terrain des gens, nécessaire au chemin, et dans beaucoup de cas, n'a payé qu'une partie du prix convenu pour ce terrain et dans d'autres cas n'a rien payé et a causé des dommages réels aux propriétaires en bouchant par le terrassement les fossés de ligne des propriétaires et en ne clôturant pas son chemin.

2. A la quatrième question :—Non.

3. A la cinquième question :—Oui, le plus tôt possible.

Et que le secrétaire-trésorier de ce conseil fasse tenir copie de la présente résolution à monsieur le secrétaire de la Chambre de Commerce du district de Montréal.—Agréée unanimement.

(Signé) JACOB BELISLE, *Maire.*
U. C. BOUCHER, *Sec.-Trés.*

(Vrai extrait).

———

St-Pierre les Becquets, 14 août 1896.

S. Coté, Ecr.,
Secrétaire de la Chambre de Commerce,
Montréal.

Monsieur,

J'accuse réception de la vôtre du 11 courant.

A la première question, je réponds non.

A la 2ième : Non.

A la 3ième : Rien.

A la 4ième : Non.

A la 5ième : Oui.

A la 6ième : Nous n'avons aucune communication en hiver et il nous faut traverser le St-Laurent via Batiscan et recevoir nos marchandises, par le C. P. R.

Veuillez me croire,
Votre bien dévoué,

C. Geo. MARCHILDON, *Maire.*

Village des Chaillons, 14 août, 1896.

M. S. Coté,

Secrétaire de la Chambre de Commerce,

Montréal,

Cher Monsieur,

Le Conseil municipal du Village Deschaillons a l'honneur de vous transmettre par mon entremise, les quelques observations suivantes au sujet des projets d'un chemin de fer de la Rive Sud.

1. La Compagnie " Great Eastern " n'a pas exécuté de travaux dans notre localité.

2. Elle n'a fait aucun procédé, elle n'a entamé aucune négociation en vue d'y construire une voie ferrée.

3. Nous n'avons guère de confiance en cette compagnie, et nous n'en attendons rien.

4. Nous serions heureux de voir le gouvernement fédéral mettre fin à la charte de cette compagnie et confirmer par acte spécial la charte provinciale accordée à la compagnie du chemin de fer de la Rive Sud.

La Rive Sud du fleuve entre Sorel et Lévis est parsemée de villages florissants qui restent isolés les uns des autres, isolés des villes surtout, pendant la moitié de l'année, il est donc de leur l'intérêt, il est de l'intérêt de la Province toute entière qu'ils soient reliés sans plus de retard, par une voie ferrée.

Le gouvernement aide à la construction des chemins de fer afin d'y peupler de nouvelles contrées et de faciliter le transport des marchandises, c'est bien ; mais il serait peut-être mieux de favoriser les paroisses déjà riches et populeuses qui ne demandent que des moyens d'écouler leurs produits pour produire davantage, et pour augmenter la richesse générale.

Nous voulons un chemin de fer qui longe le fleuve, s'il s'en éloigne, nos paroisses se serviront du Pacifique en hiver, et les bateaux en été. Il ne peut en être ainsi des paroisses situées en arrière.

Nous appelons de tous nos vœux la construction d'un dit chemin.

Votre bien dévoué,

ALP. GAUMOND, *Maire.*

Cabinet du Maire, Lévis, 5 Août, 1896.

MONSIEUR STANISLAS COTÉ,

Secrétaire de la Chambre de Commerce, Montréal.

Monsieur,

Votre lettre au sujet des chemins de fer de la Rive Sud et de la résolution de 1889 est reçue. Le conseil de ville est ajournée au 31 Août prochain (1896), et il m'est impossible de le convoquer avant cette date. Votre lettre sera alors prise en considération.

Votre tout dévoué,

(Signé), LE MAIRE DE LÉVIS.

Province de Québec, Municipalité de Leclercville.
Session du 9 décembre, 1896.

A la dite session, le conseil à adopté la résolution passée à la Chambre de Commerce de Montréal le 4 septembre dernier, comprenant six articles en rapport avec le chemin de fer de la Rive Sud.

Sur proposition de M. Pierre Leclerc secondé par M. Aimé Beaudet, tous deux conseillers; M. Joseph Hyppolyte Filteau, maire du la municipalité du village de Napierville, a été nommé délégué pour faire valoir la résolution ci-dessus, de concert avec les délégués de la Chambre de Commerce, auprès du Gouvernement d'Ottawa, sans opposition.

(Signé), J. M. FILTEAU, *Maire.*
D. L. FILTEAU, *Sec.-Trés.*

Vraie copie, D. L. FILTEAU, *Sec.-Trés.*

Yamaska Paroisse, 11 août, 1896.

S COTÉ, Ecr.,

Secrétaire de la Chambre de Commerce, District de Montréal.

Monsieur,

Après avoir consulté les membres du conseil de cette municipalité, j'ai l'honneur de répondre de la manière suivante, aux demandes formulées dans la lettre circulaire que vous m'avez adressée, me priant de vous faire connaître ce que la compagnie de chemin de fer " Great Eastern " a fait pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer dans notre localité, et ce que nous pouvons espérer de cette compagnie.

En 1886 et 1887, cette compagnie a construit une ligne de chemin de fer de six milles, depuis la rivière Yamaska à venir à la rivière St-

François ; elle a même été en opération quelques semaines, durant le temps des élections de 1887, mais celles-ci terminées, les chars sont disparus pour ne plus revenir, une bonne partie des rails a été enlevée, de même que les dormants (ties), ce qui est resté de ces derniers est pourri.

Depuis 1887 cette compagnie n'a donné ici aucun signe d'existence et les travaux par elle précédemment faits vont toujours se détériorant. Tout semble indiquer que la dite compagnie ne peut pas ou ne veut pas continuer le dit chemin de fer ; elle ne paie pas ses cotisations municipales et scolaires, ne fait aucuns travaux de fossés et de clôture le long de sa ligne, ce qui cause un dommage considérable aux propriétaires des terrains traversés par le dit chemin.

De sorte que je suis d'opinion, de même que tous les membres du conseil de cette municipalité, et je pourrais dire tous les contribuables de cette paroisse, que nous ne pouvons rien espérer de cette compagnie, et que le Gouvernement Fédéral ferait bien de mettre fin à sa charte, et de confirmer par acte spécial la charte provinciale, accordée à la compagnie de chemin de fer de la Rive Sud qui a donné des preuves évidentes de son désir de remplir fidèlement les obligations que lui impose la loi, ainsi qu'il apparaît par la bonne administration de sa ligne entre Longueuil et Sorel, et l'esprit d'entreprise de ses directeurs.

Je crois devoir attirer spécialement votre attention sur le fait que nous souffrons énormement du défaut de construction et d'exploitation d'une ligne de chemin de fer de Montréal à Lévis, traversant les paroisses situées au sud et près du fleuve St-Laurent.

Nous n'avons aucun moyen de communication facile et nous sommes obligés de transporter en voiture nos produits à une distance assez éloignée, ce qui diminue encore le modique prix que nous pouvons en obtenir.

La plus grande partie des paroisses de la rive sud du St-Laurent sont connues, vous le savez, et établies depuis les premiers temps de la colonie, et ont, par conséquent contribué autant, et même plus que les autres paroisses au revenu du trésor public et je crois qu'il serait injuste que ces belles paroisses fussent les seules privées de communications faciles avec les grands centres.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre humble serviteur,

(Signé), J. B. PARENT, *Maire.*

St-Grégoire, Cté de Nicolet.

A Monsieur S. Coté,

Secrétaire de la Chambre de Commerce, Montréal.

Monsieur,

En réponse aux questions que vous me faites, relativement à la continuation du chemin de fer Intercolonial de Lévis à Montréal, et à la compagnie du chemin de fer appelé Great Eastern. J'ai à vous dire que, après avoir donné communication de votre lettre à MM. les membres du conseil et à un bon nombre d'autres citoyens de ma paroisse, je suis en mesure de vous donner les informations suivantes, savoir :

1. La compagnie du chemin de fer Great Eastern a en 1890, construit et parachevé le chemin de fer qui relie St-Grégoire à Nicolet, mais elle n'a rien fait depuis, en sorte que ce chemin abandonné est une cause de dommages continuels souffert non-seulement par le conseil qui est obligé de pourvoir à tous les frais municipaux dont la propriété est responsable, mais les propriétaires des terrains traversés par ce chemin, se plaignent amèrement et subissent en effet des dommages réels, à cause du mauvais état des cours d'eau, ponts, barrières, clôtures, etc., etc.

2. La Compagnie n'a pas rempli toutes ses obligations, puisqu'elle a encore des dettes, et si le Gouvernement Provincial n'eut pas retenu les subsides pour les mettre à la disposition d'un agent qu'il autorisa à solder les réclamations des ouvriers, nul doute qu'un plus grand nombre encore attendrait l'heure de la rénumération de son travail.

3. Sous ces circonstances, je suis d'avis que la compagnie Great Eastern ne peut pas donner satisfaction, et je suis convaincu que non-seulement la paroisse de St-Grégoire, mais que tous les habitants de la Rive Sud verraient avec la plus grande satisfaction, le Gouvernement Fédéral, mettre fin à la charte de la susdite compagnie et la confirmation par acte spécial de la charte provinciale accordée à la compagnie du chemin de fer de la Rive Rud qui, comme vous le dites avec raison, a donné des preuves évidentes de son désir de remplir fidèlement les obligations que lui impose la loi, ainsi qu'il apparaît par la bonne administration de sa ligne entre Longueuil et Sorel.

Maintenant, j'ajouterai ou plutôt, je croirais manquer à mon devoir si je ne profitais pas de l'occasion pour féliciter cordialement votre Chambre de Commerce pour la démarche patriotique qu'elle fait en faveur d'une cause dont la population de notre région serait la première

à bénéficier, si vos efforts étaient couronnés de succés ; aussi, soyez assuré que je n'exagère rien en déclarant que les citoyens de ma paroisse auront la plus vive reconnaissance au Gouvernement Fédéral s'il consent à accorder dans le plus bref délai possible, la demande qui lui sera faite sans retard, je l'espère.

J'ai l'honneur d'être, monsieur le secrétaire,

Votre bien dévoué serviteur,

(Signé,) NOÉ LEBLANC, *Maire.*

St-Grégoire, le 10 août, 1896.

CIRCULAIRE

QUI A PROVOQUÉ LES RÉPONSES PRÉCÉDENTES.

Monsieur le Maire,

Au mois d'octobre 1889, se réunissait à Nicolet, une convention composée des délégués des paroisses de tous les comtés de la Rive Sud depuis Laprairie jusqu'à Lévis

A cette convention, des résolutions furent adoptées demandant en résumé que le chemin de fer Intercolonial fut continué jusqu'à Montréal de manière qu'une communication facile avec les grands centres fut offerte à toutes les riches paroisses qui bordent le St-Laurent depuis Lévis jusqu'à Montréal.

Depuis cette époque, un mémoire concernant cette importante question fut adressé au gouvernement du Canada et depuis, un grand nombre de documents qui s'y rattachent sont dans les casiers de l'administration fédérale à Ottawa.

De plus, il existe une charte accordée à une compagnie appelée " Great Eastern " pour la construction d'une voie ferrée entre Sorel et Lévis pour relier le chemin de fer Intercolonial. Cette charte, apparemment, n'a pas eu de commencement d'exécution sérieux et aujourd'hui, votre localité comme toutes les riches localités souffrent encore malgré les efforts de la Chambre de Commerce, de l'insuffisance de communications avec les grands centres de distribution du commerce.

Ainsi rien encore n'a été fait ni par l'ancienne administration gouvernementale, ni par la compagnie du " Great Eastern " pour remédier à cet état de choses malgré les efforts faits par la Chambre de Commerce et des amis du progrès.

Cette institution est cependant déterminée à appuyer toutes mesures propres à assurer la construction définitive à courte échéance d'une ligne qui devra relier Sorel à Lévis. En conséquence, j'ai instruction de vous prier respectueusement de bien vouloir donner votre réponse immédiate aux questions suivantes :

1. La compagnie de chemin de fer " Great Eastern " a-t-elle exécuté des travaux quelconques pour la construction d'un chemin de fer dans votre localité ? Non.

2. Sinon, a-t-elle fait des procédés ou entamé des négociations en vue d'y construire une voie ferrée ? Non.

3. Si elle a fait des procédés ou commencé des travaux, ou contracté des obligations particulières avec des citoyens ou avec votre municipalité dans quelle mesure ces obligations ont-elles été remplies ? Rien.

4. Considérez-vous que la compagnie du "Great Eastern" puisse dans les conditions actuelles, donner satisfaction ? Non.

5. Croyez-vous que, étant donné que la compagnie du "Great Eastern" n'a rien fait depuis l'existence de sa charte, il ne soit préférable de prier le gouvernement fédéral de mettre fin à la dite charte et de confirmer par acte spécial la charte provinciale accordée à la compagnie du chemin de fer de la Rive Sud qui a donné des preuves évidentes de son désir de remplir fidèlement les obligations que lui impose la loi ainsi qu'il apparaît par la bonne administration de sa ligne entre Longueuil et Sorel ? Oui.

6 S'il est quelques points importants qui puissent servir à plaider auprès du gouvernement fédéral en faveur de la construction du chemin de fer de Sorel à Lévis, je vous prie de vouloir bien me les indiquer avec le plus de détails possibles, attendu que c'est la détermination parfaitement arrêtée de la Chambre de Commerce d'arriver à faire construire la route projetée. Nous n'avons aucune communication en hiver, il nous faut traverser la rivière via Batiscan.

La Chambre de Commerce considèrera comme faveur très grande une réponse immédiate aux questions qui précèdent. Vous comprendrez facilement sans qu'il soit nécessaire d'entrer dans plus de détails que cette question doit être décidée dans le plus bref délai possible et qu'il est nécessaire de profiter des bonnes dispositions actuelles du Gouvernement Fédéral nouvellement au pouvoir, pour lui donner une solution pratique et définitive. Il y a trop longtemps que les localités de la Rive Sud, entre Lévis et Montréal souffrent de l'insuffisance de communications pour le transport facile de leurs productions agricoles, il y a trop longtemps aussi que Montréal souffre en même temps que ces localités du jeu de bascule de spéculateurs incapables de rencontrer leurs obligations, pour que, en fin de compte, un mouvement sérieux ne soit entrepris pour mettre fin aux entraves d'un progrès que tout le monde désire. La Chambre de Commerce compte sur votre appui le plus cordial.

Si votre réponse est telle que la Chambre de Commerce l'espère, le Gouvernement Fédéral sera, sans retard, saisi d'une demande à l'effet de réaliser les vœux exprimés à la convention de Nicolet en 1889.

Je vous prie donc, attendu que cette matière est urgente, de bien vouloir en conférer, sans retard, avec votre conseil, et me faire parvenir votre réponse qui fera la base de résolutions qui seront transmises au Gouvernement, lors de la prochaine session.

J'attendrai votre réponse dans huit jours.

Par ordre,

(Signé) S. COTÉ,
Secrétaire.

HISTORIQUE DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE SUD DU FLEUVE ST-LAURENT.

Montréal.

En 1881, la Compagnie du Chemin de Fer de Montréal et Sorel a été incorporée par un acte du Parlement de Québec, et autorisée à construire un chemin de fer le long de la rive sud du St-Laurent, depuis St-Lambert jusque vis-à-vis Sorel. Ce chemin a été construit en 1881 et 1882, mais vu l'insolvabilité de la compagnie, le chemin a été fermé à la circulation, et est resté sans exploitation presque continuellement depuis 1882 jusqu'à l'époque de la vente par le shérif à la compagnie du chemin de fer de la Rive Sud, savoir, le 1er juin 1894.

Il y a quelques années une compagnie a été incorporée sous le nom de " Great Eastern Ry Co. " avec pouvoir de construire une ligne de chemin de fer depuis la ligne séparant les Etats-Unis avec le Canada, le long de la rive sud du St-Laurent, en descendant jusqu'à Lévis. Les promoteurs de cette compagnie étaient les mêmes que ceux de la Cie du Chemin de fer de Montréal et Sorel.

Le capital ou fonds social de ces deux compagnies étaient fictifs, et aucune action n'a été souscrite sérieusement. La compagnie du " Great Eastern " ne comptait que sur les subsides des deux gouvernements pour construire son chemin. Le contrat pour bâtir le chemin depuis Sorel à Lévis a été donné à C. N. Armstrong qui, à l'aide des subsides, a commencé à construire une partie du chemin, savoir : six milles depuis Yamaska jusqu'à St-François, mais cette partie n'a pas été achevée, ni mise en opération, et plus tard M. Armstrong a construit

une autre partie du même chemin, savoir : six milles et deux tiers depuis la rivière Nicolet jusqu'à la Jonction du Grand Tronc à St-Grégoire. Les subsides ont été payés pour ces deux parties du chemin, le dernier payement a été fait en 1890. Depuis cette époque, rien n'a été fait par M. Armstrong.

En 1893, MM. Louis Tourville, Noël Leduc, Hyacinthe Beauchemin et J. M. Fortier, ont acheté toutes les débentures dues par la compagnie du " Montréal et Sorel," et en 1894 ces messieurs ont obtenu une charte de la Législature de Québec sous le nom de la " Compagnie de chemin de fer de la Rive Sud," avec pouvoir de construire une ligne de chemin de fer de Valleyfield à Lévis, sur la rive sud du St-Laurent, et d'acheter toute ligne de chemin de fer existant déjà sur le parcours de sa charte.

Le 1er juin 1894, le chemin de fer Montréal et Sorel a été vendu par le shérif de Montréal et acheté par la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud, qui l'a exploité depuis cette époque sans interruption.

Lors de l'incorporation de Compagnie de la Rive Sud, il avait été entendu avec l'assentiment du gouvernement de Québec, que la Compagnie devait prendre le contrôle de la charte du " Great Eastern " moyennant $70.000.00 à être payée aux intéressés pour la partie du chemin déjà construit et un contrat est intervenu entre M. Tourville et al. et C. N. Armstrong en date du 5 mai, 1894, par lequel ce dernier devait donner un titre régulier par le shérif, à monsieur Tourville et al., moyennant le paiement de $70.000.00. Conformément à cette convention, le chemin de fer du " Great Eastern " a été annoncé en vente par le shérif du Richelieu, le 3 juin, 1894, et a été vendu à monsieur Armstrong pour $20.000.00, mais ce dernier n'a pas payé le montant de l'adjudication et n'a pas transféré le titre à M. Tourville et al. ; ces derniers ont offert de déposer entre les mains du shérif, les $20.000.00 montant de l'adjudication, mais Armstrong a refusé, préférant obtenir un titre d'une manière irrégulière et sans faire son dépôt. Ce titre que Armstrong a obtenu est contesté devant les cours de justice depuis 1894, et la cause est encore pendante.

En 1894, la Compagnie de la Rive Sud était prête à continuer de suite la construction de son chemin, et n'eut été le défaut de Armstrong de se conformer à son contrat, le chemin serait maintenant construit et en opération jusqu'à Nicolet.

La Compagnie de la Rive Sud a construit dans le cours du prin-

temps dernier, un pont considérable, sur la rivière Richelieu, vis-à-vis Sorel, et ce pont est maintenant terminé et ouvert à la circulation.

Le capital payé de bonne foi dans le fonds social de la Compagnie de la Rive Sud, est de $650,000.00 et la Compagnie a en outre, un matériel roulant valant au moins $80.000.00. Elle a toutes les garanties voulues pour lui permettre de continuer la construction du chemin et elle a été empêchée de continuer la construction du chemin, à partir de Sorel, en descendant par la mauvaise foi de Armstrong qui a refusé de lui donner un titre légal, et la partie du chemin entre Yamaska et St-François et entre Nicolet et St-Grégoire, ainsi que la partie construite du pont de Nicolet. Depuis deux ans, les subsides votés par le Gouvernement Fédéral, de même que ceux votés par le Gouvernement Local, sont devenus périmés et maintenant il n'existe aucun subside voté pour ce chemin.

REQUÊTE.

Et la Chambre de Commerce du District de Montréal, par l'entremise du Soussigné, dûment autorisé aux fins des présentes, vous référant respectueusement aux conclusions du mémoire, présenté le 23 Novembre 1889, et imprimé d'autre part pour le même objet, vous prie de bien vouloir faire droit aux dites conclusions,

Et la Chambre de Commerce du District de Montréal ne cessera de prier.

D. PARIZEAU, M. P. P.,
Prés. Comité, Chemin de Fer Rive Sud.

Pour copie conforme,

S. COTÉ, *Secrétaire, C. C. D. M.*